

中欧班列运行实践与国际、国内制度创新的两种假说

高丹桂^{1,2}

(1. 中国粮食经济研究培训中心, 北京 100801; 2. 重庆第二师范学院, 重庆 400067)

摘要:国际制度创新需多国共推,成功概率遵循乘法定理,是一种“乘法难度”;国内制度创新由各地独立推动,成功概率遵循加法定理,是一种“加法难度”。中欧班列已成为新丝绸之路的骨干。作为先行者,渝新欧国际铁路大通道是在克服诸多国际制度的障碍后才成功实现稳定运营的,这一过程也证实了国际制度创新遵循“乘法难度”的假说。其后,各地纷纷效仿,形成了百花齐放的局面,证实了国内制度创新遵循“加法难度”的假说。

关键词:新制度经济学;国际制度创新;国内制度创新;国际大通道;中欧班列

中图分类号:F127 **文献标识码:**A **文章编号:**1008-6390(2019)03-0027-04

当今世界,经济全球化日益加速,国际交通、物流、贸易活跃程度也不断提高。然而,理论创新却远远滞后于实践发展。作为极具活力的新制度经济学,很多时候是孤立地研究一国国内的制度创新,对国际制度创新以及国内各地制度创新之间的关系研究较少。从我国改革开放向纵深发展的大势观之,随着“一带一路”建设的推进,中欧班列国际大通道蓬勃发展,对跨国制度的需求迅速增长。这对新制度经济学的理论研究和政策实践都提出了一个很有挑战性的课题。为此,笔者先从新制度经济学关于制度供需的基本原理出发,同时吸纳了概率论的乘法定理和加法定理,提出两个相关的理论假说,然后再从中欧班列的开行和扩大列的实践,特别是渝新欧大通道不断取得成功的实践案例中进一步证实国际制度创新的“乘法难度”和国内制度创新的“加法难度”的假说。

一、国际制度创新的“乘法难度”假说

(一) 乘法定理

乘法定理,亦称概率乘法规则——两事件积的概率,等于其中一事件的概率与另一事件在前一事件已发生时的条件概率的乘积。乘法定理是概率论上的著名定理,它表明了做成一系列事情的概率一般要小于(极少数情况会等于)单独做成每一件事

件的概率。乘法定理在日常中是显而易见的。比如,过一座桥不遭遇堵车的可能性大于连续过多座桥不遭遇堵车的可能性。就制度创新而言,也存在着单一的制度创新或者多类制度的创新、国内制度的创新及国际制度的创新。当从单一变成多类或从国内变成国际时,制度创新的难度会越来越来大。

(二) 国际制度创新

按范围划分,制度分为国内制度和国际制度。所谓国际制度是指有关国家在某一问题上进行合作或协调的机制,它是为了克服多个利益主体(不同国家)产生的外部性、不确定性等不利因素,促使多方合作达成一种相对稳定的平衡状态。由于各国历史传承、现实发展水平、法律体系、意识形态都有所不同,本国制度一般只能规范和调整本国的多种关系。一旦超出一国国土,国内制度和政策就失去了效力。此时,就需要各国签署认同的条约与规范,这些条约和规范就构成了国际制度。比如,为了规范国际运输交易行为,统一合同文件、减少争议,方便规划管理,提高国际道路货物运输的效率,1956年联合国欧洲经济委员会牵头制订了《国际道路运输公约》。又如,在海关方面,当货物经过几个国家进行国际通关时,各国海关都要按本国法律对货物实施监管。不同国家规定不同,但普遍做法是在货物

收稿日期:2018-10-09

基金项目:重庆市教委科学技术项目“借势中新(重庆)互联互通战略性示范项目构建国际贸易圈的建议”(KJ1601415)

作者简介:高丹桂,副教授,研究方向:技术经济及管理。

进入本国国境时需对货物进行查验,同时有关检验检疫机构也会进行独立查验。这样各国的主权和利益得到了维护,但对货主和有关商家而言,这些措施则造成了货物运输成本高、时间长、障碍多等问题。为此,1975年联合国欧洲经济委员会提出了《关于TIR单证的国际货物运输海关公约》,以期建立一项共同的海关过境制度,实现统一报送单证、便利通关。此外还有很多类似案例,比如《道路交通公约》《集装箱公约》等都是为克服多国交通、物流和贸易所产生的外部性、不确定性等困难应运而生的。

(三) 国际制度创新的联合概率和“乘法难度”

国际制度创新的主体是多国而非一国,超出一国的政治权力边界。因此,一国的制度创新往往要以他国的制度创新为前提条件。从创新成功的概率来看,一国创新成功的概率是一个条件概率。除了要使本国权限范围、领土之上的制度创新成功,同时还需要在其他国家配合的情况下才能完成涉及他国甚至是多国政治权利、国家利益的制度创新。

假定有A、B、C三个国家,由A国从陆路到C国必经B国,那么由A国到C国的陆上交通物流以及基于此的国际贸易就需要国际制度来规范。很显然,单靠A国或C国本国的制度安排或制度供给满足不了A国与C国之间的国际交通、物流和贸易的制度需求。因此,制度创新必须是国际的制度创新。从A国的角度来看,如果想打通经B国到C国的贸易大通道,必须以消除B国、C国的制度障碍为前提。这显然是一个条件概率,即分别为A、B两国制度创新的条件概率。依据贝叶斯公式,如果要开通A、B两国的国际物流贸易大通道,国际制度创新成功的概率为

$$p(\alpha \cap \beta) = p(\alpha) \cdot p(\alpha | \beta) \quad (1)$$

其中, α 和 β 分别表示A、B两国制度创新的事件。

如果A国想打通经B国到C国共有的这条国际物流贸易大通道,这件事情成功的概率为

$$p(\alpha | \beta, \chi) = p(\beta | \alpha) * p(\alpha) * p(\chi | \alpha, \beta) / (p(\beta) * p(\chi | \beta)) \quad (2)$$

其中, χ 表示C国制度创新的事件。

A、B、C三国联合打通这条国际物流大通道,三方共同推进国际制度创新成功的概率为

$$p(\alpha \cap \beta \cap \chi) = (p(\alpha))^2 * p(\beta | \alpha) * p(\chi | \alpha, \beta) / (p(\beta) * p(\chi | \beta)) \quad (3)$$

很显然,国际制度创新必须是多国同步创新,互为前提,互促共进。因此,国际制度成功的概率遵循乘法定理,远远低于一国制度创新成功的概率

($0 < a < 1, 0 < b < 1$, 则 $ab < a$ 或 b)。对于这种现象,笔者称之为国际制度创新的“乘法难度”。

(四) 国际制度创新的“乘法难度”的理想均衡状态

1. 国际制度创新的供与需

国际制度创新的主体是各国政府以及相关的国际组织。他们是国际制度供给的主体。同时从需求方来看,各国的企业、自然人是制度需求的主体。

2. 国际制度创新的成本与收益

制度创新都是有成本与收益的,国际制度创新也一样。但是,由于它的供给主体不是单一的,因此成本与收益分析比较复杂。在此过程中,由于存在外部性,所以会产生“搭便车”等投机行为。

3. 国际制度创新的均衡

国际制度创新促成国际合作,将产生一定的预期收益。这个收益在各国之间怎么分配才能达到均衡,是一个非常复杂的多方博弈过程。为了简化分析,笔者试图从参与各方的最小预期出发,构建一个“利益三角形”来表述。

如图1所示,大三角形表示甲、乙、丙三国合作形成的预期总收益。每条边代表一个国家进行制度创新的直接成本,大三角形的重心连接顶点将其面积三等分,每一小三角形代表一个参与国家的最小预期(参见图1中的 ΔAOB 、 ΔAOC 、 ΔCOB)。大三角形重心到每条底边的高,表示每个国家制度创新需作出的让步(利益让步线参见图1中的 OE 、 OF 、 OG)。

很显然,每个国家追求尽可能大的最小预期收益(即 $\frac{1}{3}S_{\Delta ABC}$),但都会根据自身的成本来确定利益让步,两者成反比。假设甲、乙、丙三国制度创新的直接成本分别是甲最大、乙次之、丙最小,依上图所示,对于甲、乙、丙三国来说分别有

$$AB > AC > BC \quad (4)$$

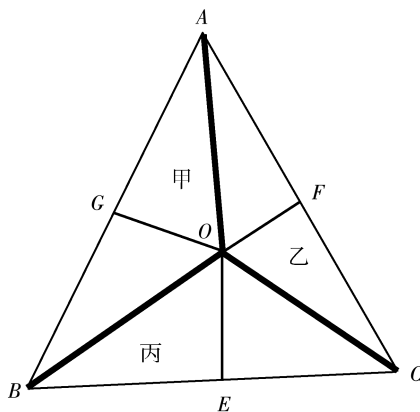


图1 国际制度创新的“利益三角形”

由于成本的原因,三国中丙的利益让步意愿最强,乙次之,甲最小:

$$OE > OF > OG \quad (5)$$

但无论如何,只要大三角形存在,每个小三角形总是为正,每一个国家通过合作进行国际制度创新都是有可能的。理想的状态是,各国决策达成一种最低的主观意愿,即各国的最小预期初步均衡:

$$p\left(\frac{1}{2}AB * OE\right) = p\left(\frac{1}{2}AC * OF\right) = p\left(\frac{1}{2}BC * OG\right) = p\left(\frac{1}{3}S_{\triangle ABC}\right) \quad (6)$$

式(6)是一种理想均衡状态,即三等分“利益三角形”。实际上,这是一种帕累托最优,要达成的难度相当大。如果一项国际制度创新不止三国,而是 N 国的话,要等分“利益的 N 边形”,难度会成倍增加。这一点恰恰与国际制度创新的“乘法难度”假说相符。从关贸协定到WTO多边谈判,以及现在的TPP谈判都寸步难行,也印证了国际制度创新的“乘法难度”假说。

二、国内制度创新的“加法难度”假说

(一) 加法定理

加法定理是指概率的加法定理,讲的是互不相容事件或对立事件甚至任意事件的概率,等于各事件概率之和。在现实中,加法定理的例子也比比皆是。比如,一个班的孩子从不同住处到学校,如果说以有人按时到班上就算成功的话,那么这个事件的可能性是很大的,它等于每一个孩子按时到达班上的可能性之和。以制度创新而言,相互不为前提的几个主体进行制度创新,只要有一个成功就算成功的话,那么这种成功的可能性是非常大的。

(二) 国内制度创新

国内制度创新与国际制度创新最大的不同在于各省(区、市)不需要以其他省的制度创新为前提条件。比如,只要法无明令禁止,各省进行制度创新是各显神通、百花齐放的。这个省不创新,就有其他省创新。从全国来看,某一种制度创新总会出现。因此,这个概率实际上是遵循加法定理的。

仍以大通道为例,从A省到B省,途经C省,其间不存在通关、检验检疫等制度障碍。A可以对其口岸在产业、信贷、土地等方面推出创新举措,B省也可以围绕大通道在地方招商引资、人才配套等方面进行制度创新,C省还可以设置地方的口岸协调机构,促进海关、国检、国税等中央垂直管理机构的事权在地方更好地发挥合力。这些制度创新都是独立的,不互为前提。因此,各省推动制度创新成功的

概率是各省概率之和,即遵循“加法定理”:

$$p(A \cup B \cup C) = p(A) + p(B) + p(C) \quad (7)$$

因此,国内制度创新成功的概率一般会比国际制度创新成功的概率大。在中央统一的互联互通制度、政策框架下,各省八仙过海、各显神通,都会做加法,进而推动中央政策落地生根、开花结果。

三、中欧班列西线大通道的运行实践

(一) 中欧班列西线大通道的产生

中欧班列东线最早通行,即传统意义上的西伯利亚大陆桥。由于运输距离太长,并且一端在俄罗斯,另一端在黑龙江,产业、经济发展水平一般,严重制约了东线的运营和发展。时至今日,东线仍然没有形成稳定的商业化运营,只是一条物理联通的交通线路,不是一条真正意义上的国际物流和贸易大通道。中线稍好于东线,但仍然存在类似的问题。

中欧班列西线,即从新疆出境连接中亚,再经俄罗斯到达欧洲的铁路线,正是目前蓬勃发展的中欧铁路物流贸易大通道。这条铁路线路在20世纪90年代初期就形成了,但直到2011年,渝新欧班列即中欧班列(重庆)开行成功以后,才算真正意义上实现稳定商业化运营。随后,国内多个城市陆续开往欧洲的去往欧洲的班列。后来,在国家统一协调下,除了与各方商定了对外的运行费用外,还制定了统一的品牌标志、服务标准、经营团队、运输组织、全程价格及协调平台,中欧班列才真正打通了被国家认可的新的国际物流贸易大通道。

目前,中欧班列西线是骨干,班列数量、集装箱数量、货值数量都占80%以上。其中,渝新欧班列已累计开行了1200多列,占从阿拉山口出境的所有中欧班列货值量的80%。

(二) 中欧班列开行背后的国际制度创新“乘法难度”

早在20世纪90年代,陇海铁路通车以后,联通欧洲与中国的新大陆桥实际上就已经通行,但为什么直到2011年的渝新欧开通首列班时才真正实现了商业化运营呢?这是因为这条铁路真正要通达欧洲,至少需要经过哈萨克斯坦、俄罗斯、白俄罗斯、波兰、德国等多个国家,涉及各国铁路、海关、检验检疫部门的协作,仅仅铁路的物理联通并不管用。而要为中国与西欧两大经济圈提供制度供给,满足日益增长的欧亚大陆国际贸易的需求,必须克服多国制度障碍、多维制度障碍。针对这些障碍,在重庆主动努力下,由我国主推,协同哈萨克斯坦、俄罗斯、波

兰、德国等进行了艰苦的国际制度创新,最后成功开通了渝新欧班列。这是上述制度创新中“乘法难度”的典型案列。

1. 克服多国关贸的制度障碍,创新“一卡通”便捷通关制度

通关要便捷,就需要多国共同推动制定便捷的通关制度。但谈判是多方的,要每个国家共同推进便捷通关制度创新,成功的概率相当低。在渝新欧开通过程中,经过多国、多方的艰苦谈判,中国海关与沿线国家海关共同推动形成了“安智贸”协定,实现了渝新欧货物关贸的“一卡通”,六个国家的海关签订了关检互认,一路过去不重复关检。

2. 克服跨国铁路运输的制度障碍,创新了“五定班列”制度

每个国家都有自己的铁路运行时刻表,要协调六个国家的铁路运行时刻表开通跨国列车是非常困难的。通过我国铁路部门与其他国家铁路部门的协调,定重庆为起点、德国杜伊斯堡为终点,经停哈、俄、波等国共12个车站,组织开行“定点(装车地点)、定线(固定运行线)、定车次、定时(固定到发时间)、定价(运输价格)”的集装箱“五定”班列。渝新欧的班次开出为80001,返回则是80002。由于协调了各方列车时刻表,开行了“五定”班列,改变了遇车则停或走走停停等困境,运行时间从原来的20多天缩减为现在的12天。

3. 克服各国利益差异的障碍,创新了“四国五方”利益合作机制

从各国利益来讲,渝新欧班列的最大受益方是中国,更具体地讲是中国的重庆,其次是德国(具体地讲是德国杜伊斯堡),其他国家和城市都是途经国,很少发生国际贸易,也没有直接分享中欧贸易的红利。因此,哈、俄、波等国的积极性不高。据有关方面反映,实际上俄罗斯一直希望中欧铁路货物运输走北线,因为运距长、过路费多。为了促成创新,由重庆倡导、我国铁路部门出面,重庆市政府与中铁、德铁、俄铁、哈铁通过合资组建“四国五方”渝新欧(重庆)物流公司,实现了利益共享,打通了利益藩篱。正因如此,渝新欧班列的运费才从最初的1美元/箱·公里下降到当前的0.55美元/箱·公里。

(三) 中欧班列国内端“百花齐放”印证了国内制度创新的“加法难度”

自从渝新欧班列第一个“吃螃蟹”之后,各地纷

纷效仿,大力推动本地铁路跨洲运输的制度创新,蓉新欧、汉新欧、义新欧等不断开通并形成稳定的商业化运营。国内各个城市推动中欧班列发展的创新举措和创新制度层出不穷、各显神通,印证了国内制度创新的“加法难度”是成立的。其中,在西线运行的比较有名的中欧班列(经新疆阿拉山口或霍尔果斯出境)包括:义新欧,起点是浙江义乌,终点是马德里;蓉新欧,起点是成都,终点是波兰罗兹;郑新欧,起点是郑州,终点是汉堡;汉新欧,起点是武汉,终点是梅林克。

四、两种假说对进一步拓展丝绸之路大通道的启示

从中欧班列演进的情况来看,国际制度创新的乘法定理与国内制度创新的加法定理确实存在于实践之中。由此,笔者从进一步拓展丝绸之路大通道中得到三点启示:

第一,国家应梳理各种有利国际贸易、产业等多元合作的重点领域,深入分析对我国发展的各种预期收益,估算推动国际制度创新的预期成本,形成国际制度创新的储备项目,预留相匹配的政策与资源,有计划、有步骤地推动国际制度创新。

第二,国家在推动国际制度创新的过程中,应在统一的对外政策框架下,做到利益与让步的平衡。

第三,国家既应鼓励各地参与国际制度创新,激发各地推出政策的创新精神,也应统筹各地,力争形成合力参与国际制度创新,避免各地恶性竞争损害整体利益。

参考文献:

- [1] 张正华,史红亮. 国际通道的经济学分析[M]. 北京:人民出版社,2013:30-150.
- [2] 冯浩,陆成云. 我国国际通道建设布局及能力分析[J]. 综合运输,2011(6):10-13.
- [3] 肖昭升. 我国向西开放新国际通道的战略构想[J]. 综合运输,2013(1):34-39.
- [4] 赵青松. 中欧国际铁路班列运行特点、问题及对策——基于“渝新欧”班列的运行实践[J]. 对外经贸实务,2015(3):33-35.
- [5] 贺丹,李文超. 港口城市中欧班列可持续发展机制与对策——基于“甬新欧”班列的个案研究[J]. 中国流通经济,2016(10):105-111.

[责任编辑 戚蕴涵]